Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XXXV. — Wydany i rozesłany dnia 3 lipca 1872.

87.

Dokument koncesyi z dnia 4 czerwca 1872,

na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Wiednia do Blumau.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowa; Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy pierwsza austryacka spółka akcyjna żeglugi na kanale podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z wązkim śladem z Wiednia do Blumau, przeto ze względu na pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu, widzimy się spowodowani, wzmiankowanym petentom koncesyą tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i ruchu kolei żelaznej parowej z z Wiednia na Leopoldsdorf, Laxenburg i Leesdorf do Blumau.

Szerokość śladu kolei wybudować się mającej będzie wynosiła jeden metr w świetle szyn.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu kolei winny być wykonane według planów szczegółowych, przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mających.

Przy budowie należy zastósować się w szczególności także do wymagań, jakie ministerstwo handlu objawi, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Gdyby przy wykonaniu budowy, ze względów ekonomiczno budowniczych lub ze względów na ruch, okazała się potrzebną lub pożądaną zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, atoli bez zmiany kierunku kolei w §. 1 oznaczonego i w ogólności bez istotnego pogorszenia stosunków poziomu i kierunku: do zmiany takiej potrzeba zezwolenia administracyi państwa.

Budowa ziemna kolei może być ograniczona na pokład pod jeden tor.

Administracya państwa ma prawo domagać się budowy ziemnej pod drugi tor, tudzież położenia tegoż w miejscach gdzie uzna tego potrzebę, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, dochód ryczałtowy roczny z jednej mili przewyższy sumę 120.000 zł. srebrem.

Co się tyczy używania dworców kolei już istniejących lub koncesyonowanych w miejscach zetknięcia, jakoteż co się tyczy urządzenia służby ruchu w obrocie przejściowym, koncesyonaryusze zobowiązują się zawrzeć ugodę z interesowanemi zarządami kolei żelaznych.

Jeżeli będzie potrzebnem rozszerzenie dworców obcych kolei, koszta poniosą koncesyonaryusze.

§. 3. Koncesyonaryusze są obowiązani ukończyć budowę kolei koncesyonowanej z Wiednia do Blumau i gotową kolej oddać na użytek publiczny w przeciągu ośmnastu miesięcy, licząc od dnia nadania koncesyi.

Dopełnienie tego zobowiązania poręczyli koncesyonaryusze złożeniem kaucyi w sumie 100.000 zł. wal. austr. w gotowiźnie czyli papierach obiegowych, w wartości obiegowej.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom toż samo prawo w razie budowy kolei bocznych prowadzących do szczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanej, winni koncesyonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń [mianowicie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 Dz. u. p. Nr. 238, i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851, Dz. u. p. z r. 1852, Nr. 1, tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncesyonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, przyczem Administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych w każdym kierunku godzinę odjazdu i szybkość.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego czterokołowego wagonu, koncesyonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili, według słuszności ułożyć się mające.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austryackich, natenczas koncesyonaryusze winni utrzymywać swoim kosztem i naprawiać zamiast zwykłych czterokołowych, wa-

gony poczty ruchomej, do tego celu potrzebne, o czterech kołach, według wymagania administracyi pocztowej urządzone.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach ma być wyznaczone bezpłatnie stósowne bioro pocztowe składające się najwięcej z jednego pokoju i izby na rzeczy, w gmachu kolei żelaznej; a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcyą kolei (radą zawiadowczą) a jej podrzędnemi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusze zobowiązują się pozwolić administracyi telegrafów państwowych prowadzić linie telegraficzne wzdłuż kolei na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

Administracya telegrafów winna jednak porozumieć się z koncesyonaryuszami co do miejsca na prowadzenie linii. Koncesyonaryusze winni wziąść na siebie bez osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Natomiast koncecyonaryusze mają prawo przymocować do pali telegrafów państwa druty telegrafów ruchu.

Używanie telegrafów ruchu ogranicza się wyłącznie na korespondencye, odnoszące się do ruchu kolei, jeżeli administracya państwa nie wyda osobnego rozporządzenia, dotyczącego depeszy państwowych tudzież jeżeli nie zostanie zawarta umowa, odnosząca się do depeszy prywatnych; używanie telegrafów ruchu zostaje przeto pod wpływem i nadzorem administracyi państwa.

§. 8. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

a) Taryfa maxymalna od mili austryackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w pierwszej klasie	24	ct.	wal. austr.
„ drugiej „	16	„	„ „

Koncesyonaryusze są obowiązani wysyłać codziennie jeden pociąg do Wiednia i jeden pociąg z Wiednia w godzinie którą ministerstwo handlu wyznaczy; na tym pociągu zaprowadzoną będzie taryfa wyjątkowa 5 ct. wal. austr. za pół mili w promieniu 2 mil od Wiednia.

Pociągami temi będą przewożone wszelkie osoby zgłaszające się wcześnie przed odjazdem.

b) Taryfa maksymalna dla towarów od cetnara cłowego i mili:

1.	Zwykłe towary bez różnicy klasy	2 centy,
2.	Towary zamknięte	5 „
3.	Zboże, sól, tudzież żywność wszelkiego rodzaju, cegły, kamienie wapienne i budulcowe, węgiel kamienny, koks	$1\frac{1}{2}$ „

Opłata za expedycyę będzie wynosiła przy wszelkich towarach 2 ct. od cetnara cłowego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie, tudzież asekuracya powszechna.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie, natenczas tytułem opłaty za expedycyę pobierane będzie tylko 1·5 ct. od cetnara cłowego.

Koncesyonaryusze są obowiązani, zaprowadzić na tej kolei w obrocie towarowym taką nomenklaturę i klasyfikacyę towarów, jakoteż takie postanowienia względem ruchu jakie większa część kolei żelaznych austryackich ustanowi dla powszechnego austryackiego obrotu związkowego i winni są poddać się odpowiednim rozporządzeniom ministerstwa handlu.

Uregulowanie cen jazdy i przewozu towarów w granicach powyżej określonych, służy koncesyonaryuszom. Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich. Jeżeli zatem, któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu, przyzwala się pod pewnemi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi; natenczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy specyalne i wszelkie ulgi winny być obwieszczone publicznie. Jeżeli administracya państwa ułoży się z którą koleją przytykającą o zaprowadzenie jakiej taryfy specyalnej takowa będzie obowiązywała także na kolei obecnie koncesyonowanej.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcya taryfy na walutę krajową ma się odbywać w sposób przez ministerstwo handlu do obliczenia ustanowić się mający.

Koncesyonaryusze są obowiązani zniżyć taryfę w koncesyi przepisaną po upływie pierwszych dziewięciu lat ruchu na żądanie administracyi państwa w porozumieniu z koncesyonaryuszami postawione.

§. 9. Transporta wojskowe winny być przewożone po cenach zniżonych według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż względem ulg dla podróżujących wojskowych między ministerstwem wojny a dyrekcyą kolei północnej cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868, (Rozporządzenie normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 21, Nr. 97), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Przytem wolno będzie używać wagonów II klasy we wszystkich tych przypadkach w których, stósownie do powyższej umowy na kolei północnej cesarza Ferdynanda używane są wagony III klasy.

Gdyby jednak ze wszystkiemi lub z większą częścią kolei austryackich ułożone zostały co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te winny być stósowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich, do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych w Wiedniu, korpusu straży policyjnej wojskowej, c. k. żandarmeryi tudzież straży bezpieczeństwa i skarbowej uorganizowanych na sposób wojskowy.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austryackich kolei żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolei żelaznej *), jak nie mniej do ugody

---

*) Dodatek do Nr. 148 w zeszycie 42 rocznika 1870 rozporządzeń normalnych Dziennika rozporządzeń dla c. k. armii.

dodatkowej *) względem przewozu obłożnie chorych i rannych, dla przewozu na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei żelaznych zawrzeć się mającej, jakoteż do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co się tyczy umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, koncesyonaryusze poddają się postanowieniom §. 38 ustawy wojskowej z roku 1868 **) tudzież postanowieniem ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60), tyczącej się wykonania tego paragrafu.

§. 10. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad administracyą i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróżnym.

§. 11. W razie nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austryackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy taryfy maksymalnej.

§. 12. Koncesyonaryusze są obowiązani przedłużyć na żądanie administracyi państwa kolej w §. 1 wymienioną z Blumau do Wöllersdorf i do Pitten.

Wszelkie przepisy w niniejszym dokumencie koncesyi zawarte a w szczególności pozycye taryfy w §. 8 ustanowione, będą także stosowane na przedłużeniach.

Toż samo nastąpi jeżeli linia kolei od stacyi w Wiedniu do terytoryum miasta Wiednia jako kolej parowa przedłużoną będzie.

§. 13. Czas trwania koncesyi, z ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, w §. 9 lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne wyrzeczoną, ustanawia się na lat 90, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej linii; po upływie tego czasu koncesya gaśnie.

Koncesya gaśnie także, jeżeli termina ukończenia budowy i otwarcia ruchu w §. 3 postanowione, dotrzymanemi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznemi i skarbowemi.

§. 14. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia niniejszej koncesyi a względnie kolei koncesyonowanej w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia wystawienia dokumentu koncesyi.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywisty odkup poprzedzających, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, i przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu będzie policzony na rzecz przedsiębiorstwa.

Ta kwota przeciętna będzie płacona towarzystwu jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi.

Gdyby jednak przeciętny dochód czysty, w ten sposób obliczony, nie wynosił przynajmniej 5 proc. kapitału zakładowego, przez administracyę państwa zatwierdzonego, ta suma minimalna uważana będzie za czysty dochód, służyć mający za podstawę do obliczenia ceny odkupu.

---

*) Rozporządzenia normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1871, zeszyt 22 Nr. 79.
**) Dz. ust. państwa 151.

Kapitał zakładowy stanowią tak koszta budowy i pierwszego urządzenia ruchu (t. j. aż do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na linii koncesyonowanej), jakoteż pięćprocentowe odsetki od wydatków na budowę i urządzenia ruchu do otwarcia ruchu narosłe po strąceniu czystego dochodu, osiągniętego z częściowych przestrzeni kolei, jeżeliby ruch na tychże rozpoczął się pierwej nim nastąpi otwarcie całej kolei.

Jeżeli po upływie pierwszego roku ruchu będą wzniesione nowe budowle, lub urządzenia ruchu pomnożone; koszta ztąd powstałe mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli administracya państwa pozwoliła na zamierzone nowe budowle lub na pomnożenie urządzeń do ruchu potrzebnych a koszta zostaną należycie wykazane.

Wydatki nie poniesione dowodnie ani na roboty przygotowawcze, ani na budowę kolei lub urządzenia ruchu, nie mogą być wliczone do kapitału zakładowego.

§. 15. Przy wygaśnięciu koncesyi i z dniem wygaśnięcia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i stucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależytości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkiemi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkiemi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jakoto: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego zdatne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Przez odkup kolei i od dnia tego odkupu państwo wchodzi za opłatą renty rocznej bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkiemi ruchomościami i nieruchomościami wyżej wzmiankowanemi.

Tak przy wygaśnięciu tej koncesyi, jak i przy odkupieniu kolei, koncesyonaryusze zatrzymują na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz rezerwowy, i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jakoto piece do koksu i wapna, odlewarnie, fabryki maszyn i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 16. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, koncesyonaryusze dopuszczali się zaniedbywania lub niedopełniania obowiązków koncesyą lub ustawami przepisanych, administracya państwa ma prawo zarządzić środki ustawom odpowiednie a według okoliczności unieważnić koncesyą nawet przed upływem jej trwania.

§. 17. Administracya państwa ma prawo przekonywać się czy budowa kolei tudzież urządzenia ruchu a w szczególności taboru są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono, lub takowe usunięto.

Administracya państwa ma prawo wydelegować organ do wglądania w zarząd.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeliby zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

Za ten nadzor rządowy nad przedsiębiorstwem kolejowem, koncesyonaryusze ze względu na połączony z tem ciężar, obowiązani są płacić do skarbu państwa wynagrodzenie roczne, które wymierzy administracya państwa w stosunku do tego co płacą inne koleje austryackie.

Ostrzegając surowo aby nikt przeciwko postanowieniom tej koncesyi nie ważył się działać, i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia czwartego miesiąca czerwca w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w.

(L. S.)

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

88.

Ustawa z dnia 19 czerwca 1872,

o dochodzeniu pretensyi w procesie wekslowym na podstawie weksli wystawionych przez pełnomocników.

Zgodnie z uchwałą obu izb rady państwa widzę się spowodowanym rozporządzić co następuje:

§. 1.

Pretensye na podstawie weksli, nie podpisanych przez samego wystawiciela, lecz przez kogo innego, jego nazwiskiem, wtedy tylko są zdatne do dochodzenia w postępowaniu wekslowem, jeżeli ten ostatni przydał także swój własny podpis z dodatkiem tyczącym się pełnomocnictwa, i jeżeli nadto jest dołączone pełnomocnictwo, przez mocodawcę podpisane lub zaopatrzone w znak jego ręki, sądownie lub notaryalnie uwierzytelniony.

Postanowienie niniejsze nie narusza przepisów prawnych o podpisywaniu firmy kupca.

§. 2.

Ustawa niniejsza wchodzi w moc obowiązującą z dniem ogłoszenia.

Wykonanie onejże porucza się ministrowi sprawiedliwości.

Schönbrunn, dnia 19 czerwca 1872.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Glaser** r. w.

89.

Ustawa z dnia 25 czerwca 1872,

o pozwoleniu na przyłączenie czterech parceli lasowych do fideikomisu realnego Waidhofen nad Tają, należącego do Filipa Ferdynanda Barona Gudenus.

Zgodnie z uchwałą obu izb rady państwa widzę się spowodowanym rozporządzić co następuje:

§. 1.

Pozwala się na nabycie zarośli, w księdzie gruntowej Waidhofen lit. G., foll. 479 I zapisanych a za wsią leżących i parcelę Nr. 1222 stanowiących, tudzież parceli lasowych Nr. 100, 134 *a)* i *b)*, 119 *a)* i *b)* w księdze gruntowej Wolkenstein II., fol. 350^{v}_{-}, fol. 318^{v}, II., fol. 327^{vv}_{-} i 331 zapisanych, ogółem wartości szacunkowej 7025 zł. wal. austr. na rzecz fideikomisu realnego Waidhofen nad Tają, do Filipa Ferdynanda Barona Gudenus należącego, i na połączenie rzeczonych gruntów z tymże fideikomisem.

§. 2.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrowi sprawiedliwości.

Ischl, dnia 25 czerwca 1872.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Glaser** r. w.